Г126
40

ПРОТОКОЛЫ

69-го Съѣзда представителей желѣзныхъ дорогъ и пароходствъ, участвующихъ въ прямыхъ Кавказско-Закаспійскихъ сообщеніяхъ.

Петроградъ, 19 мая и 2 іюля 1915 года.

Присутствовали представители:

Отъ Совѣта постоянныхъ представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ	*Ф. О. Магазинеръ.*
	В. А. Балашовъ.
	Л. И. Изюмовъ.
	В. С. Зелль.
» Владикавказской жел. дороги	*С. М. Петерсонъ.*
	А. А. Гибнеръ.
» Московско-Винд.-Рыбин. жел. дороги	*П. П. Акимовъ.*
» Московско-Казанской жел. дороги	*Г. Г. Кобылинскій.*
» Московско-Кіево-Воронежской жел. дороги	*Ю. А. Лэмпицкій.*
» Рязанско-Уральской жел. дороги	*С. А. Щепотьевъ.*
» Троицкой жел. дороги	*Б. Л. Гольдинъ.*
» Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ	*Ф. Т. Коржевой.*
» 1-го Общества подъѣздныхъ путей въ Россіи	*В. И. Бѣловежскій.*
» Русскаго О-ва пароходства и торговли	*Н. А. Ватолинъ.*
» Россійскаго транспортнаго Общества	*И. И. Денисовъ.*
» Парох. О-ва «Кавказъ и Меркурій»	*В. Е. Кондратьевъ.*
» » » «По Волгѣ»	*П. Д. Никольскій.*
» » » «Русь»	*А. В. Окомелковъ.*
	И. Г. Казачковъ.
» Восточнаго О-ва транспортир. товаровъ	*А. А. Гро-Гверанъ.*
	К. В. Мусолинъ.
» Петроградскаго Биржеваго Комитета	*В. В. Уржумцевъ.*
» Московскаго » »	*Н. А. Куровъ.*

От Варшавскаго Биржевого Комитета . . . . . *Э. И. Каминскій.*
» Ревельскаго » » . . . . . *Л. П. Котновскій.*
» Совѣта Съѣздовъ представителей промышленности и торговли . . . . . *М. Н. Селиховъ.*

Предсѣдательствовалъ:

Завѣдывающій дѣлами . . . . . *А. Г. Ковалевъ.*

Госуд. публичная историческая библиотека РСФСР
№ 35197 1960 г.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

	Страницы.
1. О повышеніи фрахтовъ Волжско-Каспійскихъ пароходствъ, участвующихъ въ прямыхъ Кавказско-Закаспійскихъ сообщеніяхъ	1—35
2. Объ измѣненіяхъ, которыя надлежитъ произвести въ Соглашеніи о перевозкѣ грузовъ въ прямомъ Кавказско-Закаспійскомъ сообщеніи, а также въ тарифѣ сего сообщенія въ зависимости отъ отмѣны обязательности перевозки грузовъ названнаго сообщенія въ направленіяхъ, указанныхъ въ части IV-й тарифа	1—10

О повышеніи фрахтовъ Волжско-Каспійскихъ пароходствъ, участвующихъ въ прямыхъ Кавказско-Закаспійскихъ сообщеніяхъ.

Участвующія въ прямыхъ Кавказско-Закаспійскихъ сообщеніяхъ пароходства Общества «Кавказъ и Меркурій», «Восточнаго Общества транспортированія товаровъ» и Акціонернаго Общества «Русь» въ ходатайствѣ отъ 15 мая с/г. за № 303 указали, что фрахты сихъ пароходствъ оставались неизмѣнными съ 1905 года, тогда какъ условія по содержанію пароходнаго промысла, а въ особенности, въ послѣдніе годы, настолько существенно видоизмѣнились, что упомянутые водные фрахты, вслѣдствіе чрезвычайно съ того времени повысившихся всѣхъ эксплоатаціонныхъ расходовъ, нынѣ являются несоотвѣтственными.

Въ виду сего Правленія названныхъ пароходныхъ Обществъ ходатайствовали о замѣнѣ приведенныхъ въ тарифѣ прямого Кавказско-Закаспійскаго сообщенія, а также въ соглашеніи о перевозкѣ грузовъ въ семъ сообщеніи водныхъ фрахтовъ волжско-каспійскихъ пароходствъ повышенными новыми фрахтами (см. приложеніе къ настоящему протоколу).

Справка.

Сопоставленіе фрахтовъ дѣйствующихъ и проектируемыхъ въ важнѣйшихъ сообщеніяхъ для грузовъ, имѣющихъ главное значеніе въ Кавказско-Закаспійскомъ сообщеніи, приведено въ слѣдующей таблицѣ:

Отъ и до портовъ и пристаней.	До и отъ порта Красноводскъ.														
	I кл.			II кл.			III кл.			Хлопокъ.			Сахаръ рафинадъ.		
	Дѣйствующіе.	Проектируемые.	Болѣе.	Дѣйствующіе.	Проектируемые.	Болѣе.	Дѣйствующіе.	Проектируемые.	Болѣе.	Дѣйствующіе.	Проектируемые.	Болѣе.	Дѣйствующіе.	Проектируемые.	Болѣе.
Саратовъ.	35	47	12	27	38	11	23	31	8	31	36	5	26	31	5
Царицынъ	33	42	9	25	34	9	22	28	6	29	31	2	24	29	5
Астрахань	28	35	7	22	28	6	18	23	5	24	26	2	21	26	5
Петровскъ	20	25	5	17	22	5	15	19	4	16	21	5	16	21	5
Баку.	18	23	5	15	19	4	13	17	4	14	18	4	14	19	5

Сужденія Съѣзда. *Представитель Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, Ф. Т. Коржевой*, заявилъ, что, какъ извѣстно, размѣры конвенціонныхъ фрахтовъ, дѣйствующихъ въ прямомъ Кавказско-Закаспійскомъ сообщеніи, почти никогда не подвергались до сего времени критикѣ со стороны желѣзныхъ дорогъ, которымъ эти фрахты сообщались заблаговременно только для соблюденія извѣстной, предусмотрѣнной Соглашеніемъ о названномъ сообщеніи, формальности. Однако, предполагаемое нынѣ повышеніе конвенціонныхъ фрахтовъ носитъ столь рѣзкій характеръ, что желѣзныя дороги не могутъ довольствоваться чисто пассивнымъ отношеніемъ къ возбужденному вопросу, а должны обсудить таковой по существу и, въ зависимости отъ результатовъ подобнаго обсужденія, высказаться относительно того, считаютъ ли онѣ, вообще говоря, возможнымъ согласиться на удовлетвореніе настоящаго ходатайства Пароходныхъ Обществъ, въ томъ видѣ, въ которомъ оно внесено на Съѣздъ. Останавливаясь на мотивахъ этого ходатайства, нельзя не признать, что Пароходства имѣютъ, дѣйствительно, нѣкоторое осно-

ваніе утверждалъ, что существующіе размѣры конвенціонныхъ фрахтовъ, въ виду наблюдаемаго нынѣ общаго вздорожанія цѣнъ на продукты и рабочія руки, требуютъ безотлагательнаго пересмотра, съ цѣлью ихъ повышенія. Но такое повышеніе необходимо произвести съ должной осторожностью, чтобы оно не оказалось чрезмѣрнымъ и не нарушило сложившихся тарифныхъ соотношеній между различными направленіями перевозки грузовъ. Ссылаться въ данномъ случаѣ на тотъ фактъ, что за послѣднее время была повышена стоимость желѣзнодорожной доставки грузовъ путемъ введенія на сѣти особаго временнаго налога, едва ли приходится, такъ какъ временный налогъ не только не увеличиваетъ выручки желѣзныхъ дорогъ, но способенъ, наоборотъ, уменьшать эту выручку, отражаясь на паденіи количества перевозокъ. Между тѣмъ, водные пути сообщенія освобождены, какъ извѣстно, отъ уплаты временнаго налога, а слѣдовательно они получаютъ тѣмъ самымъ довольно значительныя преимущества въ дѣлѣ конкуренціи съ желѣзными дорогами. Но кромѣ того, говорить о подобной конкуренціи въ настоящее время вовсе и не приходится, такъ какъ желѣзныя дороги должны, въ силу необходимости, сократить до крайнихъ предѣловъ коммерческое движеніе и онѣ уступаютъ грузъ воднымъ путямъ безъ всякой борьбы. Въ виду этого, казалось бы, что Пароходства поставлены нынѣ въ особо благопріятныя условія, а слѣдовательно, процвѣтаніе ихъ возможно даже и при существующихъ размѣрахъ конвенціонныхъ фрахтовъ, удовлетвориться которыми они, однако, не желаютъ и, пользуясь создавшимся положеніемъ вещей, при которомъ невозможенъ рискъ потери перевозокъ, путемъ отвлеченія грузовъ на сплошныя желѣзнодорожныя протяженія, Пароходства именно теперь и добиваются весьма значительнаго и огульнаго повышенія конвенціонныхъ фрахтовъ. Отсюда очевидно, что удовлетвореніе ходатайства Пароходствъ, въ полномъ его объемѣ, представлялось бы крайне несправедливымъ. Если же фактическое положеніе дѣла требуетъ извѣстнаго повышенія фрахтовъ для отдѣльныхъ сообщеній, то раз-

мѣръ этого повышенія долженъ быть, во всякомъ случаѣ, доказанъ серьезными соображеніями и цифровыми данными. Проектируемое же огульное повышеніе фрахтовъ является не только чрезмѣрнымъ, но и нарушающимъ сложившіяся тарифныя соотношенія между различными портовыми и пристанскими пунктами. Въ частности, это повышеніе отразилось бы крайне неблагопріятно на интересахъ желѣзныхъ дорогъ, примыкающихъ къ нижне-волжскимъ пристанямъ, такъ какъ эти дороги пострадали бы не только отъ перехода груза на направленія черезъ верхне-волжскія пристани, но также и вслѣдствіе отвлеченія отправокъ, перевозимыхъ нынѣ въ прямомъ Кавказско-Закаспійскомъ сообщеніи черезъ Красноводскъ, на Ташкентское направленіе, которое получило бы, въ случаѣ повышенія конвенціонныхъ фрахтовъ, значительное преимущество передъ Красноводскимъ направленіемъ. Въ виду сказаннаго, а также принимая во вниманіе, что Пароходныя Общества являются въ тарифномъ отношеніи гораздо менѣе связанными, чѣмъ желѣзныя дороги, Ф. Т. Коржевой не считалъ возможнымъ согласиться на предлагаемую мѣру, причемъ названный представитель, отмѣтилъ, что если бы проектируемые новые фрахты оказались введенными въ тарифъ, въ силу какихъ-либо формальныхъ соображеній, то Юго-Восточныя желѣзныя дороги полагали бы тогда необходимымъ возбудить вопросъ о соотвѣтственномъ пересмотрѣ и видоизмѣненіи Соглашенія о прямомъ Кавказско-Закаспійскомъ сообщеніи, чтобы гарантировать себя тѣмъ или инымъ способомъ отъ потери перевозокъ, слѣдующихъ нынѣ черезъ нижне-волжскія пристани.

Представитель Владикавказской желѣзной дороги, А. А. Гибнеръ, со своей стороны отмѣтилъ, что тарифныя соотношенія между различными направленіями, предусмо́трѣнными въ Тарифѣ прямого Кавказско-Закаспійскаго сообщенія, урегулированы нынѣ путемъ принятія къ учету извѣстныхъ пристанскихъ и портовыхъ разницъ, между тѣмъ какъ при осуществленіи намѣчаемаго Пароходствами рѣзкаго и произвольнаго поднятія фрахтовъ, эти тарифныя соотношенія будутъ нарушены. Такъ,

напр., предлагается повысить фрахтъ на хлопокъ въ сообщеніи отъ Красноводска до Петровска на 5 коп., а въ сообщеніяхъ до Астрахани и Царицына только на 2 коп. съ пуда. Естественно, что такая мѣра способна повліять на отвлеченіе хлопковыхъ грузовъ отъ Петровска на нижне-волжскія пристани, что представляется недопустимымъ съ точки зрѣнія интересовъ Владикавказской жел. дороги. Вообще говоря, повышеніе конвенціонныхъ фрахтовъ должно идти параллельно съ пересмотромъ существующихъ пристанскихъ разницъ, такъ какъ, въ противномъ случаѣ, всегда возможно ожидать нарушенія указанныхъ выше тарифныхъ соотношеній. Принимая, однако, во вниманіе, что, въ силу отмѣченныхъ уже на Съѣздѣ благопріятныхъ условій, въ которыхъ находятся нынѣ Пароходныя предпріятія, повышеніе конвенціонныхъ фрахтовъ едва ли вызывается необходимостью, слѣдуетъ, по мнѣнію Владикавказской жел. дороги, признать несвоевременнымъ какъ это повышеніе, такъ равно и связанный съ нимъ пересмотръ пристанскихъ и портовыхъ разницъ.

Представитель Рязанско-Уральской желѣзной дороги, С. А. Щепотьевъ, присоединяясь къ соображеніямъ, высказаннымъ представителями Юго-Восточныхъ и Владикавказской жел. дорогъ за отклоненіе настоящаго ходатайства, считалъ, прежде всего, необходимымъ подчеркнуть, что намѣчаемое Пароходными Обществами увеличеніе фрахтовъ является совершенно произвольнымъ, не говоря уже о его чрезмѣрности. Такъ, напримѣръ, фрахтъ отъ Красноводска до Саратова на грузы 1-го класса предложено повысить съ 35 до 47 коп. съ пуда, т. е. на 12 коп. или 34%, въ то время какъ для болѣе южныхъ пристаней р. Волги увеличеніе фрахта проектировано въ относительно меньшихъ размѣрахъ. При этомъ Пароходства не приводятъ никакихъ конкретныхъ подсчетовъ, способныхъ оправдать предлагаемую ими мѣру, а ссылаются лишь на общее вздорожаніе продуктовъ. Подобная ссылка является, по мнѣнію С. А. Щепотьева, далеко недостаточной, такъ какъ въ данномъ случаѣ необходимо считаться со всей совокупностью

условій, въ которыхъ приходится нынѣ работать Пароходствамъ. Не трудно доказать, что условія эти слагаются для Пароходныхъ предпріятій особо благопріятно. Въ виду обстоятельствъ переживаемаго военнаго времени наблюдается, какъ извѣстно, сильное сокращеніе коммерческаго движенія на желѣзныхъ дорогахъ и, какъ результатъ этого сокращенія,—переходъ груза на водные пути, чему способствуетъ также освобожденіе воднаго транспорта отъ уплаты временнаго налога, падающаго тяжелымъ бременемъ на одну лишь желѣзнодорожную доставку грузовъ. Кромѣ того, грузооборотъ Пароходствъ, участвующихъ въ прямомъ Кавказско-Закаспійскомъ сообщеніи, долженъ сильно увеличиться еще и по причинѣ послѣдовавшаго недавно распространенія этого сообщенія на грузы, слѣдующіе въ направленіяхъ черезъ верхне-волжскія пристани. При такомъ положеніи вещей едва ли возможно говорить о необходимости повышенія дѣйствующихъ конвенціонныхъ фрахтовъ, тѣмъ болѣе, что эти фрахты были въ свое время установлены въ размѣрахъ, сильно превышающихъ провозныя платы, взимаемыя Пароходствами по свободному договору съ отправителями при перевозкахъ грузовъ. Въ частности же Рязанско-Уральская дорога опасается, что слишкомъ высокій размѣръ конвенціонныхъ фрахтовъ можетъ оказаться опаснымъ орудіемъ въ дѣлѣ конкуренціи между различными желѣзнодорожно-водными направленіями. Дѣло въ томъ, что водные фрахты по природѣ своей весьма существенно отличаются отъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, которые никогда не могутъ обладать свойственной фрахтовымъ расцѣнкамъ гибкостью и приспособляемостью къ измѣненіямъ торгово-промышленной конъюнктуры. А такъ какъ конвенціонные фрахты подлежатъ включенію въ тарифъ прямого Кавказско-Закаспійскаго сообщенія лишь по взаимному соглашенію обѣихъ заинтересованныхъ сторонъ, то есть Пароходствъ и желѣзныхъ дорогъ, каковое соглашеніе должно быть затѣмъ утверждено Правительственными Учрежденіями, то Рязанско-Уральская жел. дорога, признавая, что интересы ея будутъ весьма существенно задѣты, въ случаѣ

введенія въ дѣйствіе проектируемыхъ новыхъ фрахтовъ, рѣзко нарушающихъ сложившіяся пристанскія разницы, полагаетъ необходимымъ категорически протестовать противъ удовлетворенія разсматриваемаго нынѣ ходатайства.

Представитель Совѣта Съѣздовъ представителей Промышленности и Торговли, М. Н. Селиховъ, указалъ, что по его мнѣнію, нельзя не считаться съ нѣкоторымъ ухудшеніемъ положенія Пароходствъ, объясняемымъ общимъ вздорожаніемъ продуктовъ и особенно нефтянаго топлива, такъ какъ, если отъ подобнаго вздорожанія увеличилась себѣстоимость производства во всѣхъ рѣшительно отрасляхъ промышленности, то вполнѣ естественно, что повышеніе цѣнъ должно было отразиться также и на эксплоатаціонныхъ расходахъ пароходныхъ предпріятій. Указанное обстоятельство едва ли можетъ, однако, служить достаточнымъ обоснованіемъ того рѣзкаго повышенія конвенціонныхъ фрахтовъ, которое проектировано нынѣ Пароходными Обществами. Представляется недостаточно обоснованнымъ и мотивированнымъ, почему эти Общества предлагаютъ установленіе новыхъ фрахтовъ въ размѣрахъ, превосходящихъ существующіе размѣры на 30—35%. Исходя изъ соображеній объ общемъ вздорожаніи цѣнностей возможно бы, повидимому, согласиться на увеличеніе конвенціонныхъ фрахтовъ на 10%—15%, но никакъ не въ большихъ размѣрахъ. Удовлетвореніе же возбужденнаго ходатайства въ полномъ его объемѣ являлось бы несправедливымъ еще и по той причинѣ, что выручка Пароходныхъ предпріятій въ текущую навигацію должна сильно увеличиться даже и при существующихъ фрахтовыхъ расцѣнкахъ, вслѣдствіе перехода на воду многихъ грузовъ, перевозившихся до сего времени желѣзнодорожнымъ путемъ и не могущихъ слѣдовать нынѣ этимъ путемъ, въ виду недостаточной провозоспособности нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ направленій, обусловленной обстоятельствами переживаемаго военнаго времени. Кромѣ того нельзя не принять въ соображеніе, что пароходства взимали фрахты вообще ниже предѣльныхъ, посему, конечно, весьма сильно поднять фрахты будетъ для торговли и

промышленности обременительнымъ. Не возражая противъ необходимости поднятія фрахтовъ, все же, казалось бы, слѣдовало размѣръ ихъ обосновать.

Представитель Московскаго Биржевого Комитета, Н. А. Куровъ, заявилъ, что онъ также не возражалъ бы противъ умѣреннаго повышенія конвенціонныхъ фрахтовъ, такъ какъ вполнѣ понятно, что если въ настоящее время существуетъ извѣстное повышеніе на всякія вообще цѣнности, то такое же точно повышеніе должно имѣть мѣсто и въ отношеніи оплаты услугъ Пароходныхъ предпріятій. Однако, размѣры предлагаемаго повышенія слишкомъ значительны и представляются поэтому необоснованными, причемъ неизвѣстно, почему Пароходства, ссылаясь на вздорожаніе продуктовъ, сравниваютъ цѣны настоящаго времени не съ прошлогодними, а съ цѣнами, существовавшими въ 1905 году. Казалось бы, что рѣшающее значеніе слѣдуетъ придавать въ данномъ случаѣ расцѣнкѣ продуктовъ и услугъ, имѣвшей мѣсто въ ближайшемъ году передъ возникновеніемъ обстоятельствъ, повліявшихъ на всеобщее вздорожаніе цѣнностей, т. е. въ 1913—1914 гг. При сравненіи же этихъ послѣднихъ расцѣнокъ съ существующими нынѣ цѣнами едва ли возможно утверждать, чтобы разница доходила въ процентномъ отношеніи до такихъ размѣровъ, какіе предлагается принять для повышенія конвенціонныхъ фрахтовъ, а именно до 25—30 и даже до 35%. Спрашивается, почему же понадобилось столь значительное повышеніе для фрахтовъ, установленныхъ въ Кавказско-Закаспійскомъ сообщеніи, тогда какъ при водныхъ перевозкахъ въ направленіяхъ, этимъ сообщеніемъ не предусмотрѣнныхъ, допускается повышеніе фрахтовъ въ гораздо болѣе умѣренныхъ предѣлахъ. Отвѣта на этотъ вопросъ въ ходатайствѣ Пароходныхъ Обществъ не содержится. Кромѣ того, нельзя не отмѣтить, что Пароходства, разсчитывая по возможности полнѣе использовать благопріятно сложившіяся для нихъ обстоятельства, полагаютъ цѣлесообразнымъ установить относительно большее повышеніе фрахтовъ для сообщеній съ верхне-волжскими пристанями, чѣмъ для сообщеній, въ коихъ уча-

ствуютъ нижне-волжскія пристани. Объясняется это, по мнѣнію Н. А. Курова, относительно большей провозоспособностью желѣзныхъ дорогъ, примыкающихъ къ верхне-волжскимъ пристанямъ, по сравненію съ дорогами, находящимися въ районѣ нижней Волги, такъ какъ очевидно, что при испытываемыхъ нынѣ затрудненіяхъ въ доставкѣ грузовъ товарохозяева охотно согласятся платить повышенный фрахтъ въ разсчетѣ на то, что грузъ прибудетъ на пристань, съ которой возможно будетъ принять его къ дальнѣйшей перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ безъ значительной задержки. Несмотря на всю обременительность для товарохозяевъ платить дороже за доставку грузовъ, промышленность, будучи заинтересована въ возможномъ процвѣтаніи Пароходствъ, охотно пошла бы въ этомъ отношеніи на извѣстныя уступки, но уступки эти не должны быть чрезмѣрными. Соглашаясь поэтому на справедливое повышеніе конвенціонныхъ фрахтовъ примѣрно на 10%, промышленность рѣшительно высказывается въ отрицательномъ смыслѣ по поводу тѣхъ чрезмѣрныхъ, на ея взглядъ, повышеній, которыя предложены нынѣ Пароходствами.

Независимо отъ сего, Н. А. Куровъ считалъ необходимымъ отмѣтить, что въ какомъ бы размѣрѣ ни было въ концѣ концовъ установлено повышеніе фрахтовъ, это повышеніе не должно затрагивать грузовъ, отправленныхъ по документамъ Кавказско-Закаспійскаго сообщенія до срока введенія въ дѣйствіе новыхъ фрахтовъ. Многіе грузы находятся нынѣ въ пути въ теченіе очень продолжительнаго времени и разумѣется, что, будучи отправлены при дѣйствующихъ тарифныхъ условіяхъ, они не всегда смогутъ выдержать повышенные фрахты.

Представитель Пароходнаго Общества «Кавказъ и Меркурій», В. Е. Кондратьевъ, останавливаясь на соображеніяхъ, высказанныхъ представителями желѣзныхъ дорогъ и промышленности относительно чрезмѣрной величины проектируемыхъ ко введенію новыхъ конвенціонныхъ фрахтовъ, прежде всего отмѣтилъ, что Пароходныя Общества, внося настоящій вопросъ на Съѣздъ, исполнили тѣмъ самымъ предусмотрѣнную Со-

глашеніемъ о прямомъ Кавказско-Закаспійскомъ сообщеніи формальность, причемъ названныя Общества имѣли основанія расчитывать на то, что желѣзныя дороги не станутъ даже разсматривать этого вопроса по существу и ограничатся лишь принятіемъ къ свѣдѣнію сообщенныхъ имъ фрахтовъ, для включенія таковыхъ въ Тарифъ этого сообщенія. Подобнымъ образомъ поступаютъ всегда Пароходства, которыя не входятъ въ критику желѣзнодорожныхъ тарифовъ и не требуютъ даже, чтобы эти тарифы, предварительно примѣненія ихъ въ Кавказско-Закаспійскомъ сообщеніи, вносились на утвержденіе подлежащаго Съѣзда. Дѣйствующіе во внутреннемъ сообщеніи желѣзныхъ дорогъ тарифы въ большинствѣ случаевъ чисто механически переносятся на Кавказско-Закаспійское сообщеніе. Казалось бы поэтому, что Пароходства могли бы ожидать аналогичнаго отношенія желѣзныхъ дорогъ къ данному вопросу о конвенціонныхъ фрахтахъ, въ критику которыхъ, по установившейся практикѣ, желѣзныя дороги до сего времени почти не входили. Если, однако, дороги не желаютъ нынѣ ограничиться этой формальной стороной дѣла и полагаютъ необходимымъ разсмотрѣть данный вопросъ по существу, то Пароходныя Общества готовы дать объясненія, по какимъ мотивамъ они вынуждены ходатайствовать о повышеніи дѣйствующихъ нынѣ конвенціонныхъ фрахтовъ. По этому поводу слѣдуетъ отмѣтить, что фрахты эти остаются неизмѣнными съ 1905 года, между тѣмъ какъ цѣны на всѣ рѣшительно продукты и услуги за послѣднее 10-тилѣтіе постепенно возрастали. До настоящаго момента возможно было еще мириться съ подобнымъ положеніемъ вещей. Однако, обстоятельства возникшей нынѣ Европейской войны обусловили столь рѣзкое и всеобщее повышеніе цѣнъ, что оставлять прежніе размѣры фрахтовъ для Пароходствъ уже положительно невозможно. Въ виду этого, Пароходныя Общества и проектировали разсматриваемые нынѣ новые размѣры конвенціонныхъ фрахтовъ. Говорить о чрезмѣрности заявленныхъ фрахтовъ едва ли приходится, такъ какъ они основаны на коммерческихъ подсчетахъ

и обусловлены сложившейся торгово-промышленной конъюнктурой. Противъ этого, правда, возражаютъ и указываютъ на различныя обстоятельства, которыя будто-бы способны повліять на улучшенія положенія и даже на процвѣтаніе Пароходствъ, по крайней мѣрѣ въ текущую навигацію. Возраженія эти едва ли возможно, однако, признать достаточно обоснованными. Итакъ, прежде всего, указывается на отвлеченіе грузовъ на водные пути сообщенія, вслѣдствіе фактической невозможности производить коммерческія перевозки по желѣзнымъ дорогамъ. Въ этомъ отношеніи слѣдуетъ объяснить, что грузооборотъ р. Волги находится въ полной зависимости отъ грузооборота на приволжскихъ желѣзныхъ дорогахъ, и если въ текущую навигацію дороги эти не будутъ въ состояніи успѣшно справиться съ перевозками подвозимыхъ къ нимъ водою грузовъ, то вполнѣ естественно, что Пароходства могутъ отъ этого только пострадать, такъ какъ большинство грузовъ идетъ не исключительно воднымъ, а смѣшаннымъ желѣзнодорожно-воднымъ сообщеніемъ, и слѣдовательно, при невозможности своевременно отправить товаръ изъ пристанскаго пункта, для грузохозяевъ нѣтъ разсчета пользоваться водной перевозкой въ направленіи черезъ Волгу. Далѣе отмѣчается, что конвенціонные фрахты являются гораздо болѣе гибкимъ орудіемъ въ дѣлѣ конкуренціи, чѣмъ желѣзнодорожные тарифы, но вѣдь, становясь даже на эту точку зрѣнія, едва ли возможно признавать, что повышеніе конвенціонныхъ фрахтовъ способно сколько-нибудь измѣнить ихъ природу и придать имъ характеръ болѣе опасный съ точки зрѣнія желѣзнодорожныхъ интересовъ. Кромѣ того, указывается, что проектируемыя повышенія неравномѣрны и нарушаютъ поэтому сложившіяся тарифныя соотношенія. Исходя изъ этого, высказываютъ предположеніе о необходимости, одновременно съ повышеніемъ фрахтовъ, пересмотрѣть также существующія нынѣ пристанскія разницы. При этомъ, однако, упускаютъ изъ вида, что подобный пересмотръ потребовалъ бы весьма продолжительнаго времени, между тѣмъ какъ стѣсненное положеніе Пароходныхъ Обществъ требуетъ

немедленнаго поднятія конвенціонныхъ фрахтовъ. Внося настоящій вопросъ на Съѣздъ, Пароходства считались, разумѣется, съ желательностью не колебать существующихъ пристанскихъ разницъ и именно поэтому они предпочли не дѣлать однообразной процентной надбавки, какъ это предлагается нѣкоторыми представителями промышленности, а разнообразили повышеніе фрахтовъ въ тѣхъ видахъ, чтобы сложившіяся тарифныя соотношенія между направленіями черезъ различные портовые и пристанскіе пункты оставались приблизительно неизмѣнными. Дальнѣйшее возраженіе противъ ходатайства Пароходныхъ Обществъ состоитъ въ томъ, что водные пути сообщенія освобождены отъ уплаты временнаго налога, которымъ обложены перевозки грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ. Это возраженіе, такъ же какъ и предыдущія, неосновательно, такъ какъ одинъ фактъ невзиманія временнаго налога съ водныхъ перевозокъ не можетъ еще обусловить собою повышеніе выручки Пароходствъ, а кромѣ того водные пути, не будучи обложены даннымъ налогомъ, обременены другими расходами, какъ-то разнаго рода пошлинами и сборами, не поступающими въ пользу Пароходныхъ предпріятій. Наконецъ, нельзя также считать серьезнымъ сдѣланное Н. А. Куровымъ возраженіе относительно того, что фрахты, взимаемые по добровольному соглашенію, повысились на меньшій процентъ, чѣмъ предполагается поднять конвенціонные фрахты. Не говоря уже о томъ, что размѣръ фрахта, устанавливаемаго добровольнымъ соглашеніемъ, не поддается точному учету и не подлежитъ никакому контролю со стороны жел. дорогъ или торгово-промышленныхъ организацій, слѣдуетъ отмѣтить, что въ дѣйствительности указанные фрахты поднялись въ общемъ не меньше, чѣмъ предположено повысить конвенціонные фрахты для перевозокъ Кавказско-Закаспійскаго сообщенія.

Въ виду всѣхъ изложенныхъ соображеній, В. Е. Кондратьевъ признавалъ необходимымъ настаивать на правѣ Пароходныхъ Обществъ повысить конвенціонные фрахты до испрашиваемаго ими размѣра и просилъ Съѣздъ о

включеніи новыхъ повышенныхъ фрахтовъ въ Тарифъ прямого Кавказско-Закаспійскаго сообщенія, со введеніемъ ихъ въ дѣйствіе съ 1-го іюля текущаго года.

При этомъ В. Е. Кондратьевъ отмѣтилъ, что для него представляется непонятнымъ заявленіе Н. А. Курова о томъ, чтобы повышенные фрахты не примѣнялись по крайней мѣрѣ къ перевозкамъ тѣхъ грузовъ, которые будутъ отправлены до введенія въ дѣйствіе означенныхъ фрахтовъ, такъ какъ разумѣется, что въ этомъ отношеніи должна быть соблюдена общая норма, согласно коей провозная плата за данный грузъ разсчитывается по тарифу, дѣйствовавшему въ день наложенія на накладную штемпеля станціи отправленія, удостовѣряющаго принятіе груза къ отправкѣ. Такимъ образомъ, исходя изъ проектируемаго Пароходными Обществами срока, слѣдуетъ признать, что грузы, принятые къ отправкѣ до 30-го іюня с. г. включительно, должны будутъ разсчитываться по прежнимъ фрахтамъ, а новые фрахты будутъ примѣняться лишь къ тѣмъ грузамъ, которые окажутся принятыми къ отправкѣ прямымъ Кавказско-Закаспійскимъ сообщеніемъ, начиная съ 1-го іюля с. г.

Представитель Россійскаго Транспортнаго и Страхового Общества, И. И. Денисовъ, со своей стороны отмѣтилъ, что Черноморскія Пароходства поддерживаютъ настоящее ходатайство Волжско-Каспійскихъ Пароходныхъ Обществъ и полагаютъ, что настоятельная необходимость поднятія конвенціонныхъ фрахтовъ не требуетъ особыхъ доказательствъ, такъ какъ фактъ всеобщаго повышенія цѣнъ достаточно извѣстенъ и ощущается рѣшительно всѣми коммерческими предпріятіями. Представлялось-бы положительно непонятнымъ, если бы пароходныя предпріятія, эксплоатаціонные расходы, которыхъ точно такъ же значительно вздорожали, отказались бы отъ повышенія цѣнъ за оказываемыя ими услуги. Черноморскія Пароходства нынѣ же считаютъ долгомъ отмѣтить, что, хотя они еще и не возбудили аналогичнаго съ разсматриваемымъ ходатайства, такъ какъ по обстоятельствамъ военнаго времени пароходное сообщеніе въ настоящее время прекращено, однако, при первой

возможности возобновить сообщеніе, они не преминутъ возбудить вопросъ о соотвѣтственномъ поднятіи Черноморскихъ фрахтовъ.

Представитель Пароходнаго Общества «По Волгѣ», П. Д. Никольскій, заявилъ, что отъ имени представляемаго имъ Общества, равно какъ и отъ имени Общества «Самолетъ», онъ уполномоченъ присоединиться всецѣло къ настоящему ходатайству, удовлетвореніе коего является существенно необходимымъ, такъ какъ Пароходныя Общества, быть можетъ, еще болѣе другихъ коммерческихъ предпріятій страдаютъ отъ повышенія цѣнъ, вслѣдствіе того, что конвенціонные фрахты и дополнительные сборы почти не мѣнялись за послѣднее десятилѣтіе и размѣръ ихъ пересталъ отвѣчать дѣйствительнымъ расходамъ производимыхъ услугъ задолго до наступленія событій переживаемаго военнаго времени, поставившихъ, поэтому, Пароходства въ особо затруднительное положеніе. Для иллюстраціи увеличенія себѣстоимости производимыхъ операцій достаточно указать хотя бы на операцію по нагрузкѣ и выгрузкѣ, которая въ прежнее время обходилась въ 10 р., а нынѣ стоимость ея доходитъ до 25 руб. съ 1000 пудовъ. При такомъ колоссальномъ ростѣ расходовъ удерживать прежніе размѣры конвенціонныхъ фрахтовъ положительно невозможно.

Представитель Московско-Кіево-Воронежской жел. дор. Ю. А. Лампицкій, отмѣтилъ, что въ той плоскости, въ которой обсуждается настоящій вопросъ, едва ли возможно ожидать соглашенія заинтересованныхъ сторонъ. Несомнѣнно, что Пароходныя Общества имѣютъ право возбуждать вопросъ о томъ или иномъ повышеніи конвенціонныхъ фрахтовъ, причемъ нельзя не согласиться съ указаніемъ на то, что до сего времени со стороны желѣзныхъ дорогъ обыкновенно не встрѣчалось возраженій противъ подобныхъ повышеній. Съ другой стороны, однако, выясняется, что, путемъ слишкомъ высокаго и неравномѣрнаго поднятія конвенціонныхъ фрахтовъ могутъ быть задѣты интересы приволжскихъ желѣзныхъ дорогъ, которыя считаютъ поэтому необходимымъ протестовать противъ удовлетворенія разсматри-

ваемаго ходатайства. Казалось бы, что если имѣются въ данномъ случаѣ возраженія, то слѣдуетъ конкретно указать, въ какихъ сообщеніяхъ намѣчаемые новые фрахты представляются, съ точки зрѣнія заинтересованныхъ дорогъ, неудовлетворительными. Тогда Съѣздъ имѣлъ бы возможность обсудить заявленныя дорогами конкретныя пожеланія и, быть можетъ, удалось бы достигнуть соглашенія по такимъ частнымъ вопросамъ. Если же возражать въ общей формѣ, то ни Пароходства, ни желѣзныя дороги другъ друга не убѣдятъ и каждый останется при высказанномъ имъ мнѣніи. Пароходства будутъ доказывать необходимость поднятія фрахтовъ, ссылаясь на свое стѣсненное положеніе, а желѣзныя дороги будутъ настаивать на томъ, что Пароходныя предпріятія поставлены нынѣ въ такія условія, которыя даютъ имъ возможность работать безъ убытка и при сохраненіи дѣйствующаго размѣра фрахтовъ. Въ этомъ спорѣ Московско-Кіево-Воронежская дорога является въ сущности мало заинтересованной, а потому Ю. А. Лэмпицкій, принимая во вниманіе, что какъ Пароходства, такъ и заинтересованныя въ пристанскихъ разницахъ приволжскія и Владикавказская желѣзныя дороги имѣютъ основанія придерживаться различныхъ точекъ зрѣнія на настоящій вопросъ, не считалъ, со своей стороны, возможнымъ категорически высказаться ни за, ни противъ удовлетворенія возбужденнаго ходатайства, въ зависимости отъ чего онъ уклонился отъ голосованія по разсматриваемому вопросу.

Къ изложенному мнѣнію Ю. А. Лэмпицкаго присоединился также *представитель Южнаго района Казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, Л. И. Изюмовъ.*

Представитель Петроградскаго Биржевого Комитета, В. В. Уржумцевъ, заявилъ, что Пароходства дѣйствительно находятся въ довольно тяжеломъ положеніи, расходы ихъ постоянно возрастаютъ и большинство изъ нихъ не даетъ даже никакого дивиденда. Поэтому едва ли возможно отрицать право Пароходствъ на предоставленіе имъ испрашиваемаго повышенія конвенціонныхъ фрахтовъ. На Съѣздѣ сдѣлано, между прочимъ, указа-

ніе на нежелательность проектируемаго повышенія, въ виду его неравномѣрности, причемъ такого рода заявленіе приходится слышать отъ дорогъ, примыкающихъ къ нижне-волжскимъ пристанямъ. Между тѣмъ, размѣры намѣчаемаго поднятія фрахтовъ, относительно больше именно не для нижне, а для верхне-волжскихъ пристаней, и слѣдовательно, казалось бы, что интересы такихъ дорогъ, какъ Рязанско-Уральская и Юго-Восточныя, не могутъ быть въ данномъ случаѣ нарушены. Преимущество оказывается какъ будто тѣмъ пристанямъ, къ которымъ обѣ названныя дороги примыкаютъ. Въ виду этого, возраженія Рязанско-Уральской и Юго-Восточныхъ дорогъ являются, по мнѣнію В. В. Уржумцева, слишкомъ мало обоснованными. Кромѣ того, если Пароходныя Общества не опасаются, что повышеніе фрахтовъ можетъ повлечь за собою переходъ груза на направленія, не предусмотрѣнныя въ Кавказско-Закаспійскомъ сообщеніи, то казалось бы, что и желѣзнымъ дорогамъ не приходится считаться съ возможностью отвлеченія грузовъ отъ названнаго сообщенія.

Представитель Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, П. П. Акимовъ, съ своей стороны отмѣтилъ, что хотя онъ и не возражалъ бы противъ нѣкотораго умѣреннаго поднятія конвенціонныхъ фрахтовъ, однако, на испрашиваемое Пароходными Обществами повышеніе этихъ фрахтовъ онъ не можетъ согласиться, считая заявленныя требованія чрезмѣрными.

Постановленіе Съѣзда. По дальнѣйшемъ обмѣнѣ мнѣніями выяснилось, что **Съѣздъ**, въ настоящемъ своемъ соединенномъ засѣданіи, **не пришелъ къ единогласному разрѣшенію возбужденнаго вопроса,** причемъ:

1) *Казенныя желѣзныя дороги*, за исключеніемъ представителя Южнаго района этихъ дорогъ, а также *всѣ* участвующія въ прямомъ Кавказско-Закаспійскомъ сообщеніи *Пароходныя Общества*, имѣя въ виду общее возрастаніе эксплоатаціонныхъ расходовъ, связанныхъ съ водной доставкой грузовъ, высказались за принятіе новыхъ конвенціонныхъ фрахтовъ, предложенныхъ Паро-

ходствами (см. приложеніе къ настоящему протоколу), со введеніемъ этихъ фрахтовъ въ дѣйствіе съ 1-го іюля текущаго года;

2) *Владикавказская*, *Московско-Виндаво-Рыбинская*, *Московско-Казанская*, *Рязанско-Уральская*, *Троицкая и Юго-Восточныя желѣзныя дороги*, а также *Первое Общество подъѣздныхъ путей въ Россіи*, считая проектируемое повышеніе конвенціонныхъ фрахтовъ чрезмѣрнымъ и нарушающимъ существующія нынѣ пристанскія разницы, а равно принимая во вниманіе нежелательность возможнаго, въ силу этого, отвлеченія грузовъ отъ тѣхъ направленій, по которымъ они нынѣ перевозятся, полагали необходимымъ протестовать противъ удовлетворенія ходатайства Пароходныхъ Обществъ,

и 3) представители *Московско-Кіево-Воронежской* желѣзной дороги и *Южнаго района Казенныхъ* желѣзныхъ дорогъ, признавая себя сравнительно мало заинтересованными въ томъ или иномъ размѣрѣ пристанскихъ разницъ, уклонились отъ голосованія по настоящему вопросу.

Приложеніе къ протоколу Соединеннаго засѣданія 69-го Съѣзда по дѣламъ Кавказско-Закаспійскаго сообщенія и 180-го Общаго Тарифнаго Съѣзда.

ТАБЛИЦА II.

Фрахты Волжскихъ и Каспійскихъ пароходствъ: „Кавказъ и Меркурій“, „по Волгѣ, учр. въ 1843 г.“ „Самолетъ“, „Восточное Общество“ и „Русь“.

А Для грузовъ, отправляемыхъ по ж. д. въ товарныхъ поѣздахъ большой и малой скорости.

I) КЛАССНЫЕ ФРАХТЫ:

До или отъ пристаней и портовъ.	ОТЪ ИЛИ ДО ПРИСТАНЕЙ И ПОРТОВЪ.																				
	Самара, Сызрань *) и Вольскъ			Саратовъ и Покровск. Слоб.			Камышинъ.			Царицынъ и Сарепта			Астрахань.			Петровскъ.			Баку.		
	КЛАССЫ.																				
	I.	II.	III	I.	II.	III.	I	II	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III	I.	II	III.	I.	II.	III.
	ПЛАТА ВЪ КОПЕЙКАХЪ СЪ ПУДА.																				
Хвалынскъ	20	16	14	21	17	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Балаково	21	17	15	20	16	14	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Дубовка	25	20	17	20	16	14	20	16	14	20	16	14	—	—	—	—		—	—		—
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Брянская пристань	41	36	29	40	35	28	39	34	27	37	33	26	30	24	20	45	37	29	43	35	27
Петровскъ	50	39	33	45	35	30	43	33	29	40	31	27	33	25	22	—		—	25	22	18
Дербентъ	49	39	30	45	35	29	44	35	29	43	34	28	38	32	25	33	27	22	30	24	19
Баку	50	39	33	45	35	30	43	33	29	40	31	27	33	25	22	25	22	18	—	—	—
Ленкорань	55	44	36	50	40	33	48	35	32	45	36	30	39	30	27	28	23	19	25	20	17
Астара	57	46	38	52	42	35	50	40	34	47	38	32	40	32	28	30	25	21	29	24	20
Энзели	64	49	41	59	45	38	53	42	35	54	41	35	47	35	30	35	28	23	33	25	20
Мешедессеръ	76	58	49	71	54	46	65	48	40	66	50	43	59	44	38	48	37	30	45	34	28
Бендеръ-Гязь	76	58	49	71	54	46	65	48	40	66	50	43	59	44	38	48	37	30	45	34	28
Чикишляръ	65	48	40	62	45	39	60	44	38	59	43	38	55	40	35	43	33	28	40	30	25
Красноводскъ	52	42	34	47	38	31	43	33	28	42	34	28	35	28	23	25	22	19	23	19	17
Ф. Александровскій	55	40	33	53	40	32	50	37	30	49	35	30	44	33	28	54	40	34	52	38	32

*) Примѣчаніе. Независимо отъ указанныхъ фрахтовъ пароходства взимаютъ за гужевую подвозку грузовъ въ Сызрани отъ пристаней р. Волги къ товарной станціи Сызрань и обратно плату въ размѣрѣ 5 коп. с. пуда, но не менѣе 1 рубля съ каждой отправки.

2) СПЕЦІАЛЬНЫЕ ФРАХТЫ.

До или отъ пристаней и портовъ.	ОТЪ ИЛИ ДО ПРИСТАНЕЙ И ПОРТОВЪ.																							
	Саратовъ				Камышинъ.				Царицынъ и Сарепта.				Астраханъ.				Петровскъ.				Баку.	
	Сахаръ-рафинадъ.	Сахаръ-песокъ.	Хлопокъ. Мягкій 500 пуд. и болѣе.	Хлопокъ. Жесткій 500 пуд. и болѣе.	Сахаръ-рафинадъ.	Сахаръ-песокъ.	Хлопокъ. Мягкій 500 пуд. и болѣе.	Хлопокъ. Жесткій 500 пуд. и болѣе.	Сахаръ-рафинадъ.	Сахаръ-песокъ.	Хлопокъ. Мягкій 500 пуд. и болѣе.	Хлопокъ. Жесткій 500 пуд. и болѣе.	Сахаръ-рафинадъ.	Сахаръ-песокъ.	Хлопокъ. Мягкій 500 пуд. и болѣе.	Хлопокъ. Жесткій 500 пуд. и болѣе.	Сахаръ-рафинадъ.	Сахаръ-песокъ.	Хлопокъ. Мягкій 500 пуд. и болѣе.	Хлопокъ. Жесткій 500 пуд. и болѣе.	Хлопокъ. Мягкій 500 пуд. и болѣе.	Хлопокъ. Жесткій 500 пуд. и болѣе.
	ПЛАТА ВЪ КОПЕЙКАХЪ СЪ ПУДА.																					
Хвалынскъ	17	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Балаково	16	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Дубовка	16	16	—	—	16	15	—	—	17	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Владимировка	19	17	—	—	18	16	—	—	18	16	—	—				—	—	—	—	—	—	—
Черный Яръ	20	17	—	—	19	16	—	—	18	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Астрахань	20	17	27	20	19	16	27	19	18	16	26	18	—	—	—	—	23	20	—	—	—	—
Петровскъ	33	26	—	—	29	25	—	—	28	25	—	—	30	25			—	—	—	—	—	—
Дербентъ	34	28	—	—	33	27	—	—	32	27	—	—	30	25			—	—	—	—	—	—
Баку	—	—	47	34	—	—	45	32	—	—	44	30		—	39	24	—	—	28	20	—	—
Ленкорань	33	29	54	39	32	28	53	36	31	26	53	33	29	26	47	29	22	19	32	21	20	16
Астара	34	30	57	40	33	29	56	40	32	29	54	34	30	27	49	30	23	20	34	24	29	20
Энзели	37	32	62	43	36	31	60	42	35	31	59	36	33	29	54	33	26	22	39	26	34	22
Мешедессеръ	44	38	77	52	43	37	75	50	42	37	74	47	40	35	69	42	34	29	54	34	49	30
Бендеръ-Гязь	44	38	77	52	43	37	76	50	42	37	74	47	40	35	69	42	34	29	54	34	49	30
Чимишлиръ	41	36	72	44	40	35	70	43	39	35	69	40	37	33	64	38	30	26	49	28	44	28
Красноводскъ	31	27	54	36	30	26	53	32	29	26	52	31	26	23	47	26	21	19	34	21	23	18
Ф. Александровскій . .	35	30	—	—	34	29	—	—	33	29	—	—	31	27	—	—	37	32	—	—	—	—

Спеціальные фрахты **на сахаръ-рафинадъ и сахарный песокъ** до Баку и отъ Баку.

Отъ или до пристаней и портовъ.	До БАКУ.		Отъ БАКУ.	
	Сахаръ-рафинадъ.	Сахарный песокъ.	Сахаръ-рафинадъ.	Сахарный песокъ.
	Плата въ копѣйкахъ съ пуда.			
Саратовъ	29	25	30	26
Камышинъ	28	24	29	25
Царицынъ	27	24	28	25
Сарепта	27	24	28	25
Астрахань	24	21	25	22
Брянская пристань	31	25	32	26
Петровскъ	21	18	22	19
Ленкорань	20	17	21	18
Астара	21	18	22	19
Энзели	24	20	25	21
Мешедессеръ	31	26	32	27
Бендеръ-Гязь	31	26	32	27
Чикишляръ	28	24	29	25
Красноводскъ	18	16	19	17
Фортъ-Александровскій	34	29	35	30

До или отъ портовъ.	Отъ или до пристаней и портовъ.	
	Самара, Сызрань, Вольскъ, Саратовъ, Покровская Сл., Камышинъ, Царицынъ и Сарепта.	Астрахань, Петровскъ и Баку.
	Мѣха всякіе, шкуры и шкурки выдѣланные и невыдѣланные, цѣнныхъ пушныхъ звѣрей, пушной товаръ (рухлядь мягкая), кромѣ поименованнаго особо (изъ группы 71) пухъ гагачій (изъ группы 83) и шелкъ и коконы (вся группа 122).	
	Плата въ копейкахъ съ пуда.	
Брянская пристань Петровскъ Дербентъ Баку Ленкорань Астара Энзели Мешедессеръ Бендеръ-Гязь Чикишляръ Красноводскъ Фортъ-Александровскій	125	75

Примѣчаніе. Независимо отъ указанныхъ фрахтовъ, пароходства взимаютъ за гужевую подвозку грузовъ въ Сызрани отъ пристаней р. Волги къ товарной станціи Сызрань и обратно плату въ размѣрѣ 5 коп. съ пуда, но не менѣе 1 рубля съ каждой отправки.

Б. Для грузовъ, перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ съ пассажирскими и товаро-пассажирскими поѣздами,—за доставку на судахъ Обществъ: «Кавказъ и Меркурій», «Восточное Общество» и «Русь».

До или отъ пристаней и портовъ:	Отъ или до пристаней и портовъ:				
	Саратовъ, Покровская Сл. и Камышинъ.	Царицынъ и Сарепта.	Астрахань.	Петровскъ.	Баку.
	Плата въ копѣйкахъ съ пуда.				
Астрахань	75	50	—	—	—
Петровскъ	120	100	55	—	—
Баку	140	130	90	65	—
Красноводскъ	170	150	110	70	50

В. Спеціальные фрахты на перевозку *всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ, въ томъ числѣ и муки*, пароходствами: «Кавказъ и Меркурій», по «Волгѣ, учр. въ 1843 г.», «Восточное Общество», «Самолетъ» и «Русь».

До портовъ.	Отъ пристаней.		
	Самара, Сызрань и Вольскъ.	Саратовъ и Покровская Слобода.	Камышинъ, Царицынъ и Сарепта.
	Плата въ копѣйкахъ съ пуда.		
Астрахань	16	14	12
Баку	27	25	23
Красноводскъ	29	26	24

Г. Спеціальный фрахтъ на повагонную перевозку Каспійскими пароходствами *муки всякой и хлѣба въ зернѣ*, по грушамъ 68 и 117, отправляемыхъ со станціи Владикавказской ж. д. до станціи Средне-Азіатской жел. дороги.

ОТЪ ПОРТА.	До порта Красноводскъ.
	Плата въ копѣйкахъ съ пуда.
Петровскъ	14

Примѣчаніе. При примѣненіи указаннаго въ сей таблицѣ фрахта на доставку помянутыхъ грузовъ отъ Петровска до Красноводска полагается одинъ мѣсяцъ. При примѣненіи же къ такимъ отправкамъ нормальныхъ фрахтовъ, срокъ доставки опредѣляется на общихъ основаніяхъ.

Д. Спеціальный фрахтъ на повагонную перевозку Каспійскими пароходствами хлопчатниковаго сѣмени по отправкамъ со станціи Средне-Азіатской желѣзной дороги на станціи дорогъ сѣти.

ОТЪ ПОРТА.	До порта Петровскъ.
	Плата въ копѣйкахъ съ пуда.
Красноводскъ	17

Примѣчаніе. При примѣненіи означеннаго въ этой таблицѣ фрахта на доставку помянутаго груза отъ Красноводска до Петровска полагается одинъ мѣсяцъ. При примѣненіи же нормальныхъ фрахтовъ—срокъ доставки опредѣляется на общихъ основаніяхъ.

Е. Спеціальные фрахты Каспійскихъ пароходствъ на неоплаченный пошлиною чай, перевозимый изъ выпускныхъ таможенъ въ другія таможни.

До портовъ.	Отъ Петровска.	Отъ Баку.
	Плата въ копѣйкахъ съ пуда.	
Ленкорань	46	40
Астара	50	48
Энзели	56	50
Мешедессеръ	74	68
Бендеръ-Гязь	74	68
Чикишляръ	66	60
Красноводскъ	44	38

Примѣчаніе. На лицевой сторонѣ накладныхъ на неоплаченный пошлиною чай отмѣчается штемпелемъ: **«таможенный транзитъ».**

Фрахты Волжскихъ и Каспійскихъ Пароходствъ.

А. Для грузовъ, отправляемыхъ по жел. дор. въ товарныхъ поѣздахъ большой и малой скорости,—за доставку на судахъ пароходныхъ Обществъ. „Кавказъ и Меркурій“, „по Волгѣ, учр. въ 1843 г.“, „Восточное Общество“, „Самолетъ“ и „Русь“.

До или отъ пристаней и портовъ.	ОТЪ ИЛИ ДО ПОРТОВЪ																		
	Красноводскъ.							Баку.					Петровскъ.						
				Сахаръ.		Хлопокъ.					Хлопокъ.					Сахаръ		Хлопокъ.	
	I классъ.	II классъ.	III классъ.	Рафинадъ.	Песокъ.	Менѣе 500 пуд.	500 пуд. и болѣе.	I классъ.	II классъ.	III классъ.	Менѣе 500 пуд.	500 пуд. и болѣе.	I классъ.	II классъ.	III классъ.	Рафинадъ.	Песокъ.	Менѣе 500 пуд.	500 пуд. и болѣе.
	ПЛАТА ВЪ КОПЕЙКАХЪ СЪ ПУДА.																		
Нижній *)	62	50	40	—	—	59	48	60	47	39	57	45	—	—	—	—	—	—	—
Казань *)	57	46	37	—	—	—	—	55	43	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Симбирскъ	54	44	36	—	—	—	—	53	41	35	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Самара	52	42	34	—	—	—	—	50	39	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сызрань	52	42	34	—	—	—	—	50	39	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Хвалынскъ	52	42	34	—	—	—	—	50	39	33	—	—	—	—	—	—	—	—	
Балаково	52	42	34	—	—	—	—	50	39	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Вольскъ	52	42	34	—	—	—	—	50	39	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Саратовъ	47	38	31	31	27	51	37	45	35	30	47	34	—	—	—	—	—	—	—
Камышинъ	43	33	28	30	26	53	32	43	33	28	45	32	—	—	—	—	—	—	—
Дубовка	43	33	28		—	—	—	43	33	28	—			—	—	—	—		—
Царицынъ	42	32	28	29	26	52	31	40	31	27	44	30	—	—	—	—	—	—	—
Сарепта	42	32	28	29	26	52	31	40	31	27	44	30		—	—	—	—	—	—
Владимировка	42	32	28	—	—	—	—	40	31	27	—	—	—	—		—	—	—	—
Черный Яръ	42	32	28	—	—			40	31	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Астрахань	35	28	23	26	22	47	27	33	25	22	40	24	33	25	22	25	22	—	
Брянская пристань	45	37	29	—	—	—	—	43	35	27	—	—	45	37	29	34	28	—	—
Петровскъ	25	22	19	21	19	33	31	25	22	18	27	20	—	—		—	—	—	—
Дербентъ	33	27	22	—	—	—	—	30	24	19		—	33	27	22	26	22	—	
Баку	23	19	17	**)	**)	24	18		—	—	—		25	22	18	**)	**)	—	
Ленкорань	40	33	26	—	—	—	—	25	20	17	27	20	28	23	19	23	19	—	—
Астара	43	34	27	—	—	—		29	24	20	29	22	30	25	21	24	21	—	—
Энзели	45	34	28	—	—	—	—	33	25	20	34	25	35	28	23	27	23	—	
Мешедессеръ	33	25	20	—	—	—	—	45	34	28	50	34	48	37	30	34	29	—	—
Вендеръ Гизъ	33	25	20	—	—	—		45	34	28	50	34	48	37	30	34	29		—
Чикишляръ	27	22	18	—	—		—	40	30	25	44	30	43	33	28	31	27	—	—
Красноводскъ	—	—	—	—	—	—	—	23	19	17	24	18	25	22	19	21	19	—	—
Ф. Александровскій	46	41	27	—	—	—		52	38	32	—	—	54	40	34	37	32	—	—

*) Фрахты отъ и до Нижняго и Казани на время мелководья—не дѣйствительны.

**) Спеціальные фрахты отъ и до Баку (см. ниже таблицу на стр. 508 сего тарифа).

Спеціальные фрахты на сахаръ-рафинадъ и сахарный песокъ до Баку и отъ Баку.

Отъ или до пристаней и портовъ.	ДО БАКУ.		ОТЪ БАКУ.	
	Сахаръ-рафинадъ.	Сахарный песокъ.	Сахаръ-рафинадъ.	Сахарный песокъ.
	Плата въ копѣйкахъ съ пуда.			
Саратовъ	29	25	30	26
Камышинъ	28	24	29	25
Царицынъ	27	24	28	25
Сарепта	27	24	28	25
Астрахань	24	21	25	22
Брянская пристань	31	25	32	26
Петровскъ	21	18	22	19
Дербентъ	23	19	24	20
Ленкорань	20	17	21	18
Астара	21	18	22	19
Энзели	24	20	25	21
Мешедессеръ	31	26	32	27
Бендеръ-Гязъ	31	26	32	27
Чикишляръ	28	24	29	25
Красноводскъ	18	16	19	17
Ф. Александровскій	34	29	35	30

Спеціальные фрахты Каспійскихъ пароходствъ на неоплаченный пошлиною чай, перевозимый изъ впускныхъ таможенъ и въ другія таможни.

До портовъ:	Отъ Петровска.	Отъ Баку.
	Плата въ копейкахъ съ пуда.	
Ленкорань	46	40
Астара	50	48
Энзели	56	50
Мешедессеръ	7	68
Бендеръ-Гязь	74	68
Чикишляръ	66	60
Красноводскъ	44	38

Примѣчаніе. На лицевой сторонѣ накладныхъ на неоплаченный пошлиною чай отмѣчается штемпелемъ: **«Таможенный транзитъ».**

До или отъ портовъ и пристаней.	Отъ или до портовъ: Красноводскъ, Баку и Петровскъ.
	Мѣха всякіе, шкуры и шкурки выдѣланные и невыдѣланные, цѣнныхъ пушныхъ звѣрей, пушной товаръ (рухлядь мягкая), кромѣ поименованнаго особо (изъ группы 71), пухъ гагачій (изъ группы 83) и шелкъ-и коконы (вся группа 122).
	Плата въ копейкахъ съ пуда.
Нижній *)	125
Казань *)	
Симбирскъ	
Самара	
Сызрань	
Хвалынскъ	

До или отъ портовъ и пристаней.	Отъ или до портовъ: Красноводскъ, Баку и Петровскъ.
	Мѣха всякіе, шкуры и шкурки выдѣланные и невыдѣланные, цѣнныхъ пушныхъ звѣрей, пушной товаръ (рухлядь мягкая), кромѣ поименованнаго особо (изъ группы 71), пухъ гагачій (изъ группы 83) и шелкъ и коконы (вся группа 122).
	Плата въ копейкахъ.
Балаково	
Вольскъ	
Саратовъ	
Покровская Слобода . .	
Камышинъ	
Дубовка	125
Царицынъ	
Сарепта	
Владиміровка	
Черный Яръ	
Астрахань	
Брянская пристань . . .	
Петровскъ	
Дербентъ.	
Баку	
Ленкорань	
Астара	75.
Энзели	
Мешедессеръ	
Бендеръ-Гязь	
Чикишляръ	
Красноводскъ	
Фортъ-Александровскій. .	

*) Фрахты отъ и до Нижняго и Казани на время мелководья не дѣйствительны.

Б. Для грузовъ, перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ съ пассажирскими и товаропассажирскими поѣздами,—за доставку на судахъ пароходныхъ Обществъ «Кавказъ и Меркурій», «Восточное Общество», «Самолетъ» и «Русь».

До или отъ портовъ и пристаней.	Отъ или до портовъ: Петровскъ.	Баку.	Красноводскъ.
	Плата въ копейкахъ съ пуда.		
Астрахань	55	90	110
Сарепта	—	130	150
Царицынъ	—	130	150
Покровская Слобода	—	140	170
Саратовъ	—	140	170
Камышинъ	—	140	170
Баку	65	—	50
Красноводскъ	70	50	—

69 Экстренный Съѣздъ по дѣламъ Кавказско-Закаспійскихъ сообщеній.

Засѣданіе 2 іюля 1915 года.

Объ измѣненіяхъ, которыя надлежитъ произвести въ Соглашеніи о перевозкѣ грузовъ въ прямомъ Кавказско-Закаспійскомъ сообщеніи, а также въ тарифѣ сего сообщенія въ зависимости отъ отмѣны обязательности перевозки грузовъ названнаго сообщенія въ направленіяхъ, указанныхъ въ части IV-й тарифа.

Тарифный Комитетъ, разсмотрѣвъ въ засѣданіи 7 мая 1915 года протоколъ 64-го Съѣзда по дѣламъ Кавказско-Закаспійскаго сообщенія по вопросу I—объ отмѣнѣ обязательности перевозки грузовъ прямого Кавказско-Закаспійскаго сообщенія въ направленіяхъ, указанныхъ въ части IV тарифа сего сообщенія, постановилъ: отмѣнить § 2 части I тарифа на перевозку грузовъ въ прямомъ Кавказско-Закаспійскомъ сообщеніи, на основаніи коего перевозка грузовъ въ семъ сообщеніи можетъ производиться только въ направленіяхъ, которыя приведены въ особомъ изданіи таблицы направленій грузовъ и желѣзнодорожныхъ разстояній сего сообщенія. Мѣропріятіе это ввести въ дѣйствіе нынѣ же, черезъ 3 недѣли по опубликованіи о семъ въ Сборникѣ Тарифовъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ виду того, что съ отмѣненнымъ Тарифнымъ Комитетомъ § 2 Части I тарифа Кавказско-Закаспійскаго сообщенія состоятъ въ соотвѣтствіи нѣкоторыя другія, примѣняемыя нынѣ въ семъ сообщеніи, постановленія конвенціонно-тарифнаго характера, является необходимымъ выяснить вопросъ о соотвѣтствующемъ перередактированіи упомянутыхъ постановленій, какъ это усматривается изъ нижеприводимыхъ справокъ:

I. На основаніи § 3 Соглашенія и § 2 Части I тарифа, перевозка грузовъ въ семъ сообщеніи на желѣзнодорожномъ протяженіи отъ или до станцій перечисленныхъ желѣзныхъ дорогъ производится въ направленіяхъ, которыя приведены въ особомъ изданіи таблицъ **Справки.**

направленія грузовъ и желѣзнодорожныхъ разстояній для перевозокъ, совершаемыхъ прямыми Кавказско-Закаспійскимъ и Южно-Заморскимъ сообщеніями, и только въ этихъ направленіяхъ грузы могутъ быть принимаемы къ перевозкѣ при прямыхъ документахъ сего сообщенія.

II. Согласно § 13 Части I тарифа и § 6 Соглашенія, перевозка грузовъ прямого сообщенія производится при особыхъ накладныхъ, составляемыхъ по установленнымъ правиламъ и формѣ. Въ накладныхъ на грузы прямого сообщенія отъ отправителя должна быть обязательно требуема отмѣтка, по какому направленію имѣетъ слѣдовать грузъ, т. е. черезъ какую пристань или портъ и, кромѣ того, обозначеніе, какому пароходству грузъ долженъ быть переданъ въ пристани или въ портѣ прибытія груза съ желѣзной дороги, поименованіемъ особо фирмы пароходства для перевозки какъ по Черному и Азовскому, такъ и по Каспійскому морямъ и по рѣкѣ Волгѣ.

III. Установленною формою бланка накладной и ея дубликата, въ графѣ: „указаніе отправителемъ пути слѣдованія груза“ — отъ отправителя требуется указаніе лишь передаточныхъ пунктовъ на воду и фирмы пароходства, при посредствѣ котораго грузъ долженъ быть перевезенъ: а) по Черному и Азовскому морямъ и б) по рѣкѣ Волгѣ и Каспійскому морю.

IV. Въ зависимости отъ § 2 Части I тарифа, § 26-мъ сей же части тарифа обусловлено, что принимаемое за основаніе для разсчета провозныхъ платъ, при отправкахъ грузовъ большой и малой скорости, протяженіе перевозки въ настоящемъ прямомъ сообщеніи опредѣ-

ляется по таблицамъ направленія грузовъ и желѣзнодорожныхъ разстояній для перевозокъ, совершаемыхъ прямыми Кавказско-Закаспійскимъ и Южно-Заморскимъ сообщеніями.

Сужденія Съѣзда.

При разсмотрѣніи настоящаго вопроса Съѣздомъ было обращено вниманіе на то, что упомянутый въ справкѣ I параграфъ 3 Соглашенія о перевозкѣ грузовъ въ прямомъ Кавказско-Закаспійскомъ сообщеніи является повтореніемъ отмѣненнаго Тарифнымъ Комитетомъ § 2 Части I тарифа этого сообщенія, почему, въ свою очередь, упомянутый § 3 Соглашенія также подлежитъ отмѣнѣ.

Что же касается отмѣченнаго въ справкѣ IV параграфа 26 Части I тарифа, коимъ обусловлено, что принимаемое за основаніе для разсчета провозныхъ платъ протяженіе перевозки опредѣляется по таблицамъ направленія грузовъ и желѣзнодорожныхъ разстояній для перевозокъ, совершаемыхъ прямыми Кавказско-Закаспійскимъ и Южно-Заморскимъ сообщеніями, то параграфъ этотъ, по мнѣнію Съѣзда, долженъ быть перередактированъ, съ замѣною ссылки на упомянутыя таблицы направленія грузовъ указаніемъ, что опредѣленіе разстоянія производится по Части VI Общаго Тарифа Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Перейдя къ вопросу объ измѣненіяхъ въ предусмотрѣнномъ § 6 Соглашенія о перевозкѣ грузовъ въ прямомъ Кавказско-Закаспійскомъ сообщеніи и въ § 13 Части I тарифа того же сообщенія порядкѣ составленія накладной, Съѣздъ къ единогласному рѣшенію не пришелъ. При разсмотрѣніи этой части вопроса были высказаны слѣдующія сужденія:

Представители дорогъ Московско-Кіево-Воронежской, Ю. А. Лэмпицкій, М.-В.-Рыбинской,

П. П. Акимовъ, М.-Казанской, Г. Г. Кобылинскій, Р.-Уральской, С. А. Щепотьевъ, и Юго-Восточныхъ Ѳ. Т. Коржевой находили, что установленная въ Кавказско-Закаспійскомъ сообщеніи обязанность отправителя обозначить въ накладной пункты перевалки груза на воду и съ воды, а также фирму пароходства, которому отправитель желаетъ поручить водную перевозку, никоимъ образомъ не можетъ быть отмѣнена, ибо въ такомъ случаѣ перевозочныя предпріятія оказались бы обремененными новою, не всегда посильною для нихъ задачею изъ многообразныхъ комбинацій желѣзнодорожныхъ провозныхъ платъ и водныхъ фрахтовъ черезъ различные перевалочные пункты избрать наидешевѣйшій путь слѣдованія груза. По мнѣнію названныхъ представителей, помимо указанія перевалочныхъ пунктовъ, къ обязанностямъ отправителя должно быть отнесено и указаніе пути слѣдованія груза въ предѣлахъ желѣзнодорожнаго пути до и отъ перевалочныхъ пунктовъ.

Однако, если бы отправитель не пожелалъ, или оказался не въ состояніи обозначить путь желѣзнодорожнаго слѣдованія груза, то избраніе пути должно лежать на обязанности предпріятія, принимающаго грузъ отъ отправителя, безотносительно къ тому, будетъ ли это пароходство или желѣзная дорога. Такой способъ указанія направленія слѣдованія груза находится въ полномъ соотвѣтствіи съ постановленіемъ п. 12 ст. 57 Общ. Уст. Росс. ж. д., согласно чему накладная должна заключать въ себѣ указаніе пути, по которому товаръ долженъ слѣдовать, если къ мѣсту назначенія идутъ нѣсколько желѣзнодорожныхъ путей; въ случаѣ же отсутствія такового указанія, на желѣзной дорогѣ лежитъ обязанность отправить грузъ по тому направленію, по которому провозная плата, со всѣми желѣзнодорожными сборами, окажется наименьшею.

Поэтому указанные представители полагали изложить соотвѣтствующіе абзацы § 6 Соглашенія и § 13 Части I тарифа въ слѣдующей редакціи:

„Перевозка грузовъ прямого сообщенія производится при особыхъ накладныхъ, составляемыхъ по правиламъ и по формѣ, при семъ прилагаемымъ (прил женіе №№ 1, 2 и 3), съ выдачею соотвѣтствующихъ дубликатовъ накладныхъ. Выдача грузовъ на станціи назначенія производится: 1) перевозимаго по именной накладной—тому лицу, на имя котораго грузъ адресованъ (ст. 57 пк. 4 Общ. Уст. Росс. жел. дор.), по удостовѣреніи личности получателя (ст. 86[1] Общ. Уст.) и 2) перевозимаго по накладной на предъявителя—предъявителю дубликата.

Въ накладныхъ на грузы прямого сообщенія отъ отправителя должна быть обязательно требуема отмѣтка о томъ черезъ какую пристань или портъ долженъ слѣдовать предъявленный къ перевозкѣ грузъ, и кромѣ того обозначеніе фирмы того пароходства, которому грузъ долженъ быть переданъ дорогой въ пристани или портѣ прибытія груза съ желѣзной дороги, поименованіемъ особо фирмы пароходства для перевозки какъ по Черному и Азовскому, такъ и по Каспійскимъ морямъ и по рѣкѣ Волгѣ.

Въ отношеніи указанія пути слѣдованія груза на желѣзнодорожномъ протяженіи до и отъ перевалочныхъ на воду и съ воды пунктовъ надлежитъ руководствоваться ст. 57 Общ. Уст. Росс. жел. дор. (п. 12)“.

Параллельно сему, форма накладной и дубликата ея примѣняемыхъ въ Кавказско-Закаспійскомъ сообщеніи, должны подвергнуться соотвѣтственному пополненію графою для указанія пути слѣдованія груза по указанію перевозочнаго предпріятія отправленія груза.

Представители пароходствъ, не возражая въ общемъ, противъ доводовъ предыдущихъ представителей, находили, однако, что возложеніе на пароходства обязанности избирать желѣзнодорожный путь слѣдованія груза при неуказаніи направленія самимъ отправителемъ является для пароходствъ непріемлемымъ, въ виду опасеній, что, за отмѣною оффиціальнаго значенія IV-ой части тарифа, агенты пароходствъ, въ дѣлѣ точнаго опредѣленія наивыгоднѣйшихъ для грузохозяина направленій, могутъ своими ошибками породить массу претензій неправильнымъ указаніемъ направленій. Въ виду сего, по мнѣнію представителей пароходныхъ Обществъ, въ тѣхъ случаяхъ, когда пароходства являются предпріятіями отправленія груза, они должны быть освобождены отъ обязанности опредѣлять путь желѣзнодорожнаго слѣдованія груза при неуказаніи его отправителемъ, съ перенесеніемъ сей обязанности на пристанскую желѣзную дорогу, принимающую грузъ отъ пароходства.

Согласно изложенному предложенная вышепоименованными представителями частныхъ дорогъ редакція § 6 Соглашенія и § 13 Части 1 тарифа Кавказско-Закаспійскаго сообщенія должна быть, по мнѣнію представителей пароходствъ, дополнена слѣдующимъ примѣчаніемъ.

„При этомъ, въ отношеніи отправокъ, принятыхъ къ перевозкѣ какимъ-либо изъ союзныхъ пароходствъ, путь желѣзнодорожнаго слѣдованія груза, въ случаѣ отсутствія указаній о семъ отправителя, указывается не пароходствомъ, а первою пристанскою или портовою станціею той желѣзной дороги, которая принимаетъ грузъ отъ пароходства, на точномъ основаніи ст. 57 Общ. Уст. Росс. жел. дор.“.

Предсѣдатель Совѣта постоянныхъ представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, Ф. О. Магазингъ, заявилъ, что, по его мнѣнію, дѣйствіе

пункта 12 ст. 57 Общ. Уст. Росс. ж. д. не можетъ быть распространяемо въ полной мѣрѣ на перевозки грузовъ прямого Кавказско-Закаспійскаго сообщенія. Тарифъ названнаго сообщенія является по существу тарифомъ исключительнымъ и потому въ отношеніи этого тарифа могутъ быть допускаемы нѣкоторыя ограниченія грузоотправителя въ правахъ, предоставленныхъ Общимъ Уставомъ. Такъ, напримѣръ, и въ настоящее время грузохозяинъ по дѣйствующимъ правиламъ тарифа Кавказско-Закаспійскаго сообщенія совершенно лишенъ права избирать направленіе перевозки груза по своему усмотрѣнію, а обязанъ всецѣло подчиняться указаніямъ, преподаннымъ въ Части IV тарифа, т. е. указывать только тѣ направленія, которыя приведены въ этой IV-й Части. Такимъ образомъ, и съ отмѣною обязательности перевозки грузовъ въ Кавказско-Закаспійскомъ сообщеніи въ направленіяхъ, приведенныхъ въ Части IV тарифа сего сообщенія, для отправителя еще не возникаетъ право воспользоваться п. 12 ст. 57 Общ. Уст. Росс. жел. дор.; наоборотъ, постановленіями самого тарифа названнаго сообщенія, какъ тарифа исключительнаго, примѣняемаго лишь при соблюденіи цѣлаго ряда особыхъ условій, на грузоотправителя можетъ быть возложено обязательство всегда указывать въ накладной то желѣзнодорожное направленіе, по которому грузъ долженъ слѣдовать.

По существу вопроса, возложеніе на перевозочное предпріятіе, принимающее грузъ къ отправленію, обязанности опредѣлять наивыгоднѣйшій путь слѣдованія груза при неуказаніи его отправителемъ, на практикѣ можетъ повести къ возникновенію претензій въ случаѣ ошибокъ перевозочныхъ предпріятій въ опредѣленіи наивыгоднѣйшаго направленія.

Въ случаѣ принятія предложенія указанныхъ желѣзныхъ дорогъ и пароходствъ, — независимо

необходимости измѣненія формы накладной съ отведеніемъ мѣста для указанія желѣзнодорожнаго пути желѣзными дорогами, осуществленіе на практикѣ этого предположенія встрѣтитъ значительное затрудненіе, такъ какъ желѣзнымъ дорогамъ придется подъ своею отвѣтственностью опредѣлить направленіе, по которому провозная плата со всѣми желѣзнодорожными сборами оказывается наименьшею. Такое опредѣленіе въ Кавказско-Закаспійскомъ сообщеніи представляетъ затрудненіе въ виду существованія въ немъ особыхъ правилъ взиманіи разнаго рода дополнительныхъ сборовъ. Возложеніе на желѣзныя дороги обязанности внесенія пути слѣдованія груза въ накладную въ перевалочномъ пунктѣ, а не на пристани или портѣ отправленія, какъ предлагаютъ пароходства, нарушило бы основное правило составленія накладной и дубликата, требующее тождества накладной и дубликата (въ накладной будетъ внесено направленіе пути, не значащееся въ дубликатѣ) и, кромѣ того, вся тяжесть этой обязанности, вмѣстѣ съ отвѣтственностью по исполненію этой обязанности, будетъ возложена на желѣзную дорогу перевалочнаго пункта.

Поэтому, во избѣжаніе подобныхъ недоразумѣній, слѣдовало бы, по мнѣнію Ф. О. Магазинга, не только сохранить обязательность для грузоотправителя указывать путь слѣдованія путемъ поименованія перевалочныхъ пунктовъ и пароходствъ, но и вмѣнить отправителю въ обязанность точно обозначать направленіе желѣзнодорожной перевозки до и отъ перевалочныхъ пунктовъ. Для того же, чтобы понудить отправителя къ указанію желѣзнодорожнаго направленія, въ соотвѣтствующія правила должно быть включено указаніе, что неисполненіе отправителемъ требованій тарифа объ обязательномъ указаніи въ накладной направленія перевозки груза путемъ по-

именованія перевалочныхъ пунктовъ и передаточныхъ желѣзнодорожныхъ станцій, грузъ по такой накладной не принимается къ перевозкѣ въ прямомъ Кавказско-Закаспійскомъ сообщеніи.

Въ виду изложеннаго, Ф. О. Магазингъ полагалъ необходимымъ изложить соотвѣтствующіе абзацы § 6 Соглашенія и § 13 Части I тарифа въ слѣдующей редакціи:

„перевозка грузовъ прямого сообщенія производится при особыхъ накладныхъ, составляемыхъ по правиламъ и по формѣ, при семъ прилагаемымъ (приложенія №№ 1, 2 и 3), съ выдачею соотвѣтствующихъ дубликатовъ накладныхъ. Выдача груза на станціи назначенія производится: 1) перевозимаго по именной накладной—тому лицу, на имя котораго грузъ адресованъ (ст. 57 пк. 4 Общ. Уст. Росс. ж. д.), по удостовѣреніи личности получателя (ст 86^1 Общ. Уст.) и 2) перевозимаго по накладной на предъявителя—предъявителю дубликата.

Въ накладныхъ на грузы прямого сообщенія отправитель обязанъ указать, по какому направленію имѣетъ слѣдовать грузъ, т. е. черезъ какіе передаточные желѣзнодорожные пункты, а также черезъ какую пристань или портъ, и, кромѣ того, обозначеніе, какому пароходству грузъ долженъ быть переданъ въ пристани или въ портѣ прибытія груза съ желѣзной дороги, поименованіемъ особо фирмы пароходства для перевозки какъ по Черному и Азовскому, такъ и по Каспійскому морямъ и по рѣкѣ Волгѣ.

Грузы, предъявляемые къ перевозкѣ при накладныхъ, не удовлетворяющихъ приведенному условію, не принимаются къ перевозкѣ въ прямомъ Кавказско-Закаспійскомъ сообщеніи“.

Къ мнѣнію Ф. О. Магазинга присоединились прочіе *представители казенныхъ желѣзныхъ дорогъ: В. А. Балашовъ, В. С. Зелль и Л. И Изю-*

мовъ и представители Владикавказской ж. дор. С. М. Петерсонъ и А. А. Гибнеръ.

Въ отношеніи же § 26 Части 1 тарифа Кавказско-Закаспійскаго сообщенія, Съѣздъ полагалъ параграфъ этотъ изложить въ слѣдующей редакціи:

„принимаемое за основаніе для разсчета провозныхъ платъ, при отправкахъ грузовъ большой и малой скорости, протяженіе перевозки въ настоящемъ прямомъ сообщеніи опредѣляется по Сборнику Тарифовъ постанціонныхъ разстояній въ прямомъ сообщеніи Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, составляющему Часть VI Общаго Тарифа".

По дальнѣйшемъ обсужденіи настоящаго вопроса выяснилось, что соглашенія по пункту, вызвавшему разногласіе достигнуто быть не можетъ, въ виду чего была произведена баллотировка, которая обнаружила, что члены Съѣзда остались по упомянутому пункту при ранѣе высказанныхъ ими мнѣніяхъ.

Вслѣдствіе сего **Съѣздъ постановилъ**: изложенныя въ настоящемъ протоколѣ сужденія представить на благоусмотрѣніе Министерствъ Финансовъ и Путей Сообщенія.

Госуд. публичная историческая библиотека РСФСР
№ ____ 1989 г.

ДЕЗ. КАМ.